srce, da bismo mi svećenici u odgajanju svećeničkih kandidata posebnu pažnju posvetili izgradnji pastirskog lika u njima. »Da ne budu grubi prema vjernicima.« Da budu dakle ljubezni, uslužni, susretljivi, strpljivi, očinski i bratski raspoloženi; da ulijevaju povjerenje i privlače, a ne da u duše vjernika unose strah i da odbijaju od sebe. A samo dan kasnije pripovijeda mi časna sestra za jednu župu u našem najvećem gradu: Vjernika u crkvi sve manje, tako i na Ispovijedi; a, čim dođu na par dana kakvi strani svećenici, odmah je navala vjernika. Bit će i što drugo, ali je svakako uzrokom te pojave i župnikova nefinoća prema vjernicima, a i njegova strašna netočnost. I netočnost je jedna od najvećih grubosti prema ljudima.

Uz onaj savjet spomenute (akademski naobražene) gospođe pomislio sam: Pa to je stvar, koja se pomalo nas svih svećenika tiče. Smatramo nekoga svecem, a evo ti ga, i on odjednom plane bez opravdana razloga. Koliko se puta dogodi, da nam dođe neki siromašak s punim povjerenjem — još ni progovorio nije, već ga čitaš u njegovim očima — a mi ga dočekamo s nekim ledenim nepovjerenjem i utučemo ga odmah u pojam. Koliko bude nestrpljivosti u ispovijedanju, koliko u sakristiji, koliko u kancelariji. I ne mislimo na to, da nam neki više nikad ne će doći, ali ni kojemu drugom svećeniku. Mnogi se radi toga ne će ni spasiti. A bilo bi takvih još mnogo više, da nije Bog neizmjerno dobar, pa svaki čas velikodušno popravlja ono, što smo mu mi zabrljavili.

Često puta gnjavimo svoje vjernike u ispovijedaonici, neopravdano insistirajući na kazivanju broja velikih grijeha. A već nas je Noldin upozorio, da u toj stvari nije potrebno tjerati mak na konac.

Jer je zbilja jedna od najgorih stvari kod nas svećenika neljubeznost, nervoznost, neustrpljivost, manjak pravog očinskog raspoloženja, morali bi toj stvari posebnu pažnju posvetiti naši redoviti i izvanredni svećenički ispovjednici, naši ekshortatori (mjes. duh. obnova) i egzercitandi, a svakako i naši biskupi.

»Očevi, ne razdražujte djece svoje, da ne gube volje« (Kol. 3, 21.). »Očevi! Ne razdražujte djece svoje, nego ih odgajajte u nauci i opomeni Gospodnjoj« (Ef. 6, 4.).

Na jednom je mjestu pripovijedao jedan inače vrlo radin i revan svećenik: »Kad sam 1945. dospio u zatvor, prva stvar, koju sam u zatvorskoj zbilji posve jasno spoznao i najozbiljnije osudio, bila je moja neustrpljivost prema vjernicima.« Uza sve to, što je to bio jedan od najustrpljivijih ispovjednika, pa su mu zato i vrlo rado ljudi dolazili na Ispovijed.

F. K.

»UBOJICE ZA VOLANOM«. UBOJICE ILI UBIJENI

(Još jedan prilog pitanje svećeničke motoristike)

Ako tko traži primjer, kojim bi mogao zorno ilustrirati, kako su principi kršćanskog (i prirodnog) morala vječni i nepromjenljivi — jer je, u biti, nepromjenljiva i razumska ljudska narav, kako ju je stvorio Bog. — a kako njihova primjena uvijek varira, — već prema prilikama, u kojima se čovjek nađe, — ne treba mu boljega od današnje automobilistike i motoristike. Princip je star i vječan,

peta Božja zapovijed: »Da nijesi ubio!« Nemaš prava samovoljno ugroziti ni svoga ni tuđega života i zdravlja. Grijeh ti je, veći ili manji, kadgod ga tako ugroziš. A primjena je toga principa, u ovom slučaju, nova i suvremena. Do nazad sedamdesetak godina nitko nije automobilom ni motorom ugrožavao ni sebe ni drugih: nije ih ni bilo. Mogao ih je ugroziti cjepljom, nožem, kamenom, strjelicom, topuzom, puškom, sabljom, topom, konjem, kolima, željeznicom, ali autom i motorom nije. Nijedan moralista ni kazuista nije raspravljao o problemu automobilske vožnje i automobilskih nesreća. A danas bi moralni priručnik, koji se ne bi dodirnuo i toga pitanja, bio totalno manjkav. Jednostavno zato, što danas bezbroj ljudi, pa i vjernika i svećenika, vozi aute i motore, a ti auti i motori svaki dan, — opet bezbroj puta, — doživljuju ili uzrokuju nesreće i sudare. I ljudi u njima stradaju i ginu: u tehnički naprednim zemljama puno više nego i od zaraznih bolesti, i od ubojica i razbojnika, i od potresa, poplava i ratova. U Sjedinjenim Američkim Državama pogine kroz jedan samo veliki »weekend«, na primjer uz »Dan nezavisnosti« ili o Božiću i Uskrsu, više Amerikanaca, nego što ih je poginulo kroz sve tri prve godine vietnamskog rata. U Francuskoj, — eno, nedavno su to donijele novine, — svake, obične, nedjelje pogine na cestama, u automobilskim nesrećama, pedeset ljudi, a deset ih puta više ostane u njima bogalja i invalida za čitav život. Više ih umire na cestama, nego u svim drugim nesrećama i nesretnim slučajevima skupa: i onima na željeznici, i onima u zraku. 40 posto svih sudskih rasprava odnose se na delikte počinjene motornim vozilima, dok se broj administrativnih prekršaja i kazni, iz toga titula, penje na milione. 50 posto svih sudskih osuda (70.000 u jednoj godini) pada zbog prometnih delikata. A puno bolje nije ni kod nas. Možda je i gore: po relativnim mjerilima; u postotcima, a prema broju vozila u našoj zemlji. Nema ni jednog broja novina, ni beogradskih, ni zagrebačkih, ni ljubljanskih, ni sarajevskih, ni skopljanskih, ni splitskih, ni novosadskih, a da u njemu nije registrirano barem četiri, pet automobilskih nesreća. Neki su dan donijele novine, da je Jugoslavija, g. 1966., po broju automobilskih nesreća (po svemu izgleda: smrtnih ili barem teških) i apsolutno (!) izbila na peto mjesto u Evropi, među »velevlasti« (S. R. Njemačka 14.284, Italija 10.725, Francuska 10.227, Velika Britanija 6.350, Jugoslavija 4.455). Samo u Beogradu poginulo je, kroz prvih 10 mjeseci g. 1966., 119 osoba, a sudara je bilo 6.372 (»Tanjug«, 22. X 1966.), Samo na drugi dan ovogodišnje proslave Dana Republike, dopodne (!), bilo je u Beogradu 76 prometnih nesreća, 2 su osobe poginule, 12 ih je bilo teško, a 27 lakše ranjeno (»Oslobođenje«, 1. XII 1966.).

Problem je to, koji već, — više manje u svim državama, — odavna uzbuđuje, zabrinjuje, uzbunjuje, revoltira javnost. Diže se sa sviju strana alarm; traži se radikalna intervencija zakonodavne vlasti i države. Pišu se članci pod naslovom: »Ubice za volanom« (»Politika«, 18. IX 1966.). Postupak se sa krivcima prometnih nesreća jednako pooštruje: svi vide, da se ovako ne može dalje. U Francuskoj su već uveli i »prijeke sudove« za nekorektne automobiliste, koji ih love, iz zasjeda na cestama i raskršćima (pod šatorskim krilima), i na licu mjesta kažnjavaju. Kažnjavaju ih velikim novčanim kaznama, oduzimlju im vozačke dozvole, izručuju ih policiji i redovitim sudovima.

Civilna javnost ne tretira, dakako, taj problem ni direktno ni prvotno kao moralni problem. Njoj je to najprije socijalno-društveni problem, a onda pomalo nacionalni, — »opasnost broj jedan za život nacije«, javni »pokolj«, »non-stop krvoprolića na asfaltu«, kontinuirani proces »svakodnevnih porodičnih tragedija«, povorka »mrtvačkih lijesova na točkovima«, — i, osobito, kulturno-psihološki: masovno ludilo, kolektivna psihoza, jedna od opojnih droga za prenapete i bolesne živce ljudi našega vremena, tipična bolest tehničke civilizacije: »Bataljoni normalnih ljudi — u trenutku, kada se, zavaljeni u vozačku fotelju, osjete superiornma i svemočnima, postaju psihopati i zločinci«.

Samo, sve, što se, s tim u vezi, prigovara automobilistima, — vožnja bez vozačke legitimacije, pripitost, obijesno i svijesno ignoriranje prometnih propisa, djetinjasto utrkivanje i pretjecanje, mladost većine prestupnika, — čim se prevede na jezik našega kršćanskog morala, postaje grijeh, povreda, božanskog, etičkog reda, oglušivanje diktatu savjesti i Božjemu glasu u duši. Oholost, samovolja, nepravda, gaženje velike zapovijedi ljubavi, prijestup pete zapovijedi Božje. Čovjek svoje subjektivno, nagonsko, samozadovoljenje, ugodnost i obijest pretpostavlja objektivnim normama razumskoga reda, — onog ljudskog i onoga božanskog, — igra se sebi za zabavu svojim i tuđim životom, neće da zna ni za kakve obaveze ni obzire, više od sebe. Instinktivno izdiže nad racionalno, egoistično nad altruistično, lično nad kolektivno. Hoće da bude, — posve u stilu kurentne egzistencijalističke filozofije života, — titan, koji samo sebe afirmira i ne vjeruje ni u šta izvan i iznad sebe. Mora on biti prvi: mora preteći svakoga ispred sebe na cesti ili na autostradi. Nitko pred njim nema nikakva prava; nitko ne smije da stane na put njegovoj »slobodi« i »sreći«. Inače neka bude spreman, da ga on, svojim kolima, pogazi kao crva. A on? Njega čuva njegova zvijezda. Njemu se ne može i neće ništa dogoditi. Ni njemu ni onome, tko je u njegovim kolima i pod njegovom zaštitom. »Caesarem vehis!«

Razumije se, da takav mentalitet nije kršćanski i da takav postupak, u svakom slučaju, predstavlja grijeh: objektivno i za ozbiljne i trijezne ljude i mislioce i težak, i smrtni, grijeh. Čovjek svjesno ili, barem, podsvjesno, a bez ikakva razumnog opravdanja, iz motiva, koji su očito moralno negativni, stavlja na kocku svoj i tuđi život i zdravlje; riskira, da postane ubojica ili samoubojica: da učini nešto strašno, što se više nikada ne će dati ni popraviti ni naknaditi. A to, nažalost, danas rade, — u svojoj lakoumnoj površnosti i duhovnom maloljetstvu, — i mnogi ljudi, koji se drže katolicima i dolaze u crkvu i na ispovijed.

I posve pravo imaju biskupi, kada danas, u raznim krajevima, izdaju o tome okružnice na vjernike. I, prvi kod nas, nadbiskup u Ljubljani, dr Pogačnik. A pravo imaju i svećenici, koji protiv toga propovijedaju i za to pitaju u ispovijedi. Svima nam je zapravo to danas dužnost.

Ali, da tu dužnost mognemo, bez stida i bez licemjerja, vršiti, ne smijemo mi sami svećenici podlijegati tome mentalitetu, ni činiti i sami ono, što smo na drugima dužni kuditi, osuđivati, kažnjavati.

A, budimo iskreni, zar to mnogi od nas ne čine? Zar mnogi i od nas ne sjedaju za volan, ne doduše pijani, ali bez legitimacije i kvalifikacije? Zar mnogi, bez ikakve potrebe, razloga, smisla, ne jure vrtoglavom brzinom, samo da izdovolje i svoju, — nazovimo to onim, što i jest, — pasiju? Svoju »silu«, svoju mladenačku, »momačku«, ludost i obijest? A svećenik bi, i onaj mladi, uvijek morao biti »starac« razborom, »senior«, »presbyteros«. Da nije tako, ne bi i toliki svećenici doživljavali nesreće, gazili ljude i stoku, lomili kičme i noge, u kukovima, koljenima i stopalima, ostajali bogalji i stvarali bogalje, ginuli po cestama. Svi upućeni (i stručni) kažu, da je uzrok automobilskim i motorističkim nesrećama skoro uvijek, — barem kod onih, koji ne piju i ne voze bez legitimacije, — prebrza vožnja, pasija brzine i sile, strast za isticanjem i rekordima.

Nijesu nam, sigurno, takve afere na čast. Ni onima koji su im direktni, tragični, nosioci, ni nama, njihovim kolegama, ni Crkvi. Čovjek mora pogledati u zemlju od neprilike svaki put, kad pred njim o tome pričaju ili kad to pročita u novinama. Nitko se od nas ne bi rado našao na licu mjesta, kad od svećenika, — pa i kad nijesu u kolaru — naplaćuju kazne ili ih uzimlju na zapisnik, kad im daju ukore, kad ih uhvate i u laži ili im ponište vozačku dozvolu, jer su drugoga svećenika, koji nije, kao oni, kratkovidan, poslali pred komisiju, samo da i oni sjednu »među ljude«, za volan, kad ih izvode na sud, jer su pogazili nečiju ženu ili dijete, satrli, možda i sirotinjsku kravu ili ovcu, slupali nečiji auto, kad zbog toga moraju u zatvor, kad ih svijet tuži ili proklinje, a ne bi se rado našao ni u koži svećeniku, koji je nekoga satro, pa makar i nehotice.

Propovijedamo samosvladavanje i samodisciplinu, a ne vršimo je; urgiramo poštivanje i nepovredivost tuđih prava, svetost života, tankoćutnost i diskretnu ljubav prema svakome, a u praksi su nam naše mušice, voljice, hiri, pasije, ispred svega toga. Zaboravili smo posve, da, po kršćanskom moralu »moderamen inculpatae tutelae« štiti i nepravednoga napadača, a kamo li ne mirne ljude ispred nas. Kao da je važno, hoćemo li na putu provesti tri ili četiri sata, hoćemo li kući stići deset minuta ranije ili kasnije. Za stolom i za televizijom nijesmo toliko škrti ni sa satima, a kamo li sa minutama. Da i ne govorimo o ludo upropaštenim milijunima, koji nijesu naši, — svećenikovo je vlasništvo uvijek opterećeno hipotekom »causarum piarum«, — i o skrajnje nelojalnom i neodgovornom postupku s Crkvom, kojoj potencijalno, a često, nažalost, i faktično, otimamo svećeničke sile u naponu snage ili joj ih ostavljamo na vratu kao pasivu i teret, — kao bogalje i invalide, — možda i kroz duge decenije. Da ih, sve, pobrojimo, koji su nam, zadnjih desetak godina, poginuli ili se trajno onesposobili, bilo bi ih više, nego što u kotorskoj dijecezi ima, svega, svećenika. A onih, koji su samo za dlaku izbjegli smrt ili invalidnini, bilo bi, čini se, i za jednu našu poveću dijecezu.

Mislimo, da se je vrijedno jedanput i u to zamisliti: danas, u doba masovne svećeničke motorizacije; i potrebne, i, još više, nepotrebne. A mislimo, da je ta stvar već i prilično zrela, da bi mogla postati i predmetom auktoritativne, legislativne, regulacije od strane Crkve. U Njemačkoj je, kažu, već postala. I u Italiji. Valja svećenicima, koji voze, i formalno, obvezom u savjesti, maksimirati brzinu, kojom se smiju služiti. Baš neki dan čitali smo u novinama,

da je naša jadranska magistrala građena za maksimalnu brzinu od 60 kilometara (tko brže vozi, riskira i neposredno ugrožuje sebe i druge), a u isto vrijeme slušali za svećeničkim stolovima, kako je brzina od 80 kilometara na autostradama normalna: ne samo jedino ekonomična, nego i potrebna (radi suvozača). I valja uopće posjedovanje motornih vozila uvjetovati dopuštenjem crkvene vlasti na temelju ozbiljne motivirane peticije. Mnogi misle, da bi danas, kad na sve strane ima javnih vozila, trebalo svećenicima u pastvi dopustiti samo male motore (mopede) za poslugu u pastvi (po župi i po neposrednoj okolini), a velike (brze) motore i automobile osim, eventualno, onih najjeftinijih i popularnih samo iznimno i iz posebnih razloga. A to ne samo u interesu čuvanja zdravlja i života, nego i u duhu kršćanske i svećeničke skromnosti i ozbiljnosti. Luksus i gospodovanje (i za mali auto valja utrošiti najmanje dva milijuna, a za njegovo godišnje uzdržavanje opet blizu pola milijuna) nije za svećenika, a vrijeme, što bi ga proveo u vozanju i u manipuliranju s autom, može svećenik, bez sumnje, i mnogo korisnije upotrijebiti. U eventualnom pravilniku trebalo bi, dakako, predvidjeti, i koga svećenici - motoristi smiju, a koga ne smiju uzimati sa sobom u vozilo ili na vozilo. U Italiji se, pričaju, na tom vrlo rigorozno insistira. I s pravom, sigurno. Disciplina i zakon valja da priteku u pomoć našoj svećeničkoj razboritosti i dobroj volji. Crkva nije nikada puno vjerovala u mudrost samoodgovornosti i samoodgoja.

Uostalom, to je stvar mjerodavnih. Nama je u ovom članku bilo prvotno do toga, da upozorimo na problem i na njegove glavne načelne aspekte!

Č.

BLAGI PASTIRSKI LIK

Kao u čarobnoj zemlji osjeća se čovjek na terenu, na kojem djeluje uzoran duhovni pastir. Tako se osjećah i ja u župi svećenika x. y., gdje sam nedavno bio već po četvrti put.

Blag i dobar svima

Bilo je još samo malo vremena do početka crkvene funkcije, i to sam vrijeme prosjedio u župskoj kancelariji, a tako i iza crkvene funkcije do večere, te do odlaska na vlak kući. I tako sam imao priliku, da vidim način njegova ophođenja s ministrantima, vjeronaučnom djecom, pjevačicama, zaručničkim parovima, čč. sestrama i drugim vjernicima. Prema svima je bio dostojanstveno ljubezan, stalno blag i nasmijan, te očinski ustrpljiv. Tako i u sakristiji i crkvi, pod sv. Misom i u oglasima. Da je takav i u ispovijedaonici, zaključio sam po tome, što su vjernici navalili prema njegovoj ispovijedaonici, čim je došao da i on ispovijeda, iako je u župi već oko 20 godina, pa bi čovjek očekivao baš protivno. Naumice sam ga upitao, kakav je prema svom subsidiaru. Stari smo znanci, pa sam si mogao to pitanje priuštiti. »Nikad ne tjeram mak na konac, što je teže, izvršim sam. Nisam pretežak.« I prije tih odgovora, mislio sam, da je tako. A neke sam stvari i na svoje oči vidio.

Ljubezna je prema svima i njegova sestra, starija žena, udovica, majka jednog svećenika (a i ujak joj je svećenik), koja svom bratu vodi kućanstvo. Tu za vjernike nije problem doći u kuhinju i sjesti za sto, da se malo ugriješ.